

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 227 DE 1995

JUNIO DE 1995

SIN CORREGIR
POR LOS ORADORES

CEPTET

Visita de una delegación del Centro de Propietarios Transporte Escolar y Turismo

---

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 14 de junio de 1995

A S I S T E N C I A

Preside	: Senador Dante Irurtia.
Miembros	: Senadores José Andújar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico Segovia y Orlando Virgili.
Invitados especiales	: Centro de Propietarios de Transporte Escolar y Turismo (CEPTET), Gustavo Scani, Freddy Chetri y Roberto Moraes.
Secretario	: Julio Méndez Vila.

---

msa

(Ingresa a Sala una delegación del

Centro de Propietarios de Transporte Escolar y Turismo)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la concurrencia de esta delegación del Centro de Propietarios de Transporte Escolar y Turismo y se dispone a escuchar su exposición.

SEÑOR SCAMI.- Seguramente, a los señores Senadores les habrá llegado una circular en la cual explicamos el problema al que nos enfrentamos. Concretamente, se trata de la aplicación en forma estricta del Decreto Nº 228/91, que en su mayor parte habla de servicios regulares de líneas, adjudicaciones, categoría de vehículos, etcétera. En su última parte, más exactamente en su Capítulo X, se refiere a los servicios de turismo ocasional que cumplimos nosotros, a los que se llama "otros servicios", colocándolos en una misma línea con los servicios regulares. Así, se establece un período de no más de dieciocho años de antigüedad para los vehículos que realizan turismo nacional y de diez para los que se dedican a los viajes internacionales.

Consideramos que esto no se ajusta nada a la realidad del país y tampoco se justifica este tiempo de duración para los vehículos, ya que no se puede realizar ninguna comprobación técnica en ese sentido.

Como es sabido, nosotros realizamos servicios de turismo ocasionales, y este tipo de tarea no se puede comparar con el trabajo de una línea regular. Por ejemplo, sabemos que un ómnibus de línea regular realiza promedialmente no menos de quince mil kilómetros por mes, mientras que en nuestro caso llegamos a los cinco mil kilómetros mensuales.

Si hablamos de la parte técnica de los coches, es lógico considerar que los vehículos de línea regular tienen un mayor desgaste por su uso, que es tres veces superior al nuestro. Si bien no soy técnico en la materia, se me ocurre que aplicarles a ellos la limitación de los dieciocho años de antigüedad para su funcionamiento es lógico, pero no así a nosotros, que constituimos pequeñas empresas cuyas unidades

[redacted]

25X1

se usan mucho menos y son controladas.

El año pasado, mantuvimos conversaciones con autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre esta cuestión. Ellos comprendieron muy bien nuestro planteo porque podían ver vehículos con más de dieciocho años de antigüedad circulando en las calles en muy buenas condiciones y también otros muy nuevos pero en un estado desastroso. Entonces, ellos consideraron que cuando se pusiera en funcionamiento la Central Técnica de Inspección, iban a optar por el resultado de la inspección, sin tomar como límite los años, sino el estado de la unidad. De esta manera, vehículos de los años 1970 y hasta 1975 siguieron trabajando hasta el día de hoy, no aplicándose estrictamente la ley. Evidentemente, si ella se hubiera aplicado, muchos vehículos no podrían que estar circulando desde hace muchos años.

Luego del cambio de autoridades en el Ministerio, fuimos a conversar con el señor Director Nacional de Transporte, ingeniero Yamandú Risso, a los efectos de conocer su posición con respecto a este tema. El nos manifestó que haría cumplir estrictamente la disposición legal. Así, dio un mes más de prórroga, luego de lo cual todos los vehículos anteriores al año 1976, inclusive, quedarían radiados de la circulación interdepartamental, pudiendo circular sólo dentro de los límites del departamento.

Evidentemente, nos encontramos frente a una crisis muy grave, ya que más de cien empresas se ven afectadas en su forma de trabajo. Inclusive le hemos pedido al doctor Risso una prórroga de 180 días para tratar de solucionar este problema que consideramos es de sentido común. Las distancias más grandes que se pueden recorrer en este país son de 600 kilómetros y, por lo tanto, creemos que el hecho de limitar a algunos coches por su antigüedad es algo completamente ilógico.

mar

[redacted]

25X1

Hemos mantenido comunicación con representantes del transporte argentino y nos han dicho que no existen antecedentes de esta ley en ningún lado. Seguramente, los señores Senadores han tenido más oportunidad de viajar que quien habla y quizá pudieron haber constatado que en Estados Unidos se utilizan ómnibus de los años 60 y lo mismo sucede en la Argentina y el Brasil. En ese sentido, no debemos olvidar que estos países son productores de coches. En cambio, en el Uruguay sólo se puede acceder a un vehículo nuevo mediante la importación. Sin embargo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no está concediendo cupos para hacerlo, porque ya se han importado muchos.

Un ingeniero argentino nos dijo que ellos quizás apliquen una ley similar a esta que todavía no ha entrado en vigencia --aunque saben que va a acarrear muchos problemas-- aunque con más libertad, porque si limitan el uso de vehículos de más de veinte años dentro de una provincia, de cualquier manera podrán recorrer muchos kilómetros porque algunas son más grandes que todo el Uruguay.

Actualmente contamos con coches modelo 70 ó 76, que no son tan antiguos y, sin embargo, nos vemos limitados a trabajar dentro de un departamento y si, por ejemplo, queremos trasladarnos a Canelones, que queda a 45 kilómetros de Montevideo, no podemos hacerlo; pero un coche de Rocha sí puede trasladarse todos los días al Chuy recorriendo 500 kilómetros, porque está dentro de su jurisdicción. Consideramos que esta es una cuestión de sentido común y entendemos que hay algo que falló o no se supo interpretar. No es nuestra intención entrar en el problema de las líneas, pero sí en el del servicio ocasional, que es el que nos corresponde.

Por estas razones, queremos saber si los integrantes de esta Comisión pueden tomar alguna posición en cuanto a si es viable la idea que tenemos de que se cambie la limitación de

mar

25X1

los 18 años por el estado del vehículo. Sabemos que próximamente comenzará a funcionar la central técnica que se encargará de chequear los coches. Nosotros habíamos manejado, como mínimo, la posibilidad de limitar los ómnibus de 25 años de antigüedad, además de la prueba de la central técnica. Por otra parte, desearíamos que se nos otorgara una prórroga por parte del Director Nacional de Transporte, doctor Risso, para poder continuar con nuestro trabajo, porque en este momento están denegados todos los permisos para vehículos de esa categoría y son más de cien empresas las que se ven afectadas por este problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera que me informaran respecto del tratamiento arancelario del ingreso de vehículos, porque tengo entendido que es distinto para los que se dedican al transporte escolar y sobre aquellos que tienen exenciones del IMESI y otros impuestos.

SEÑOR SCAMI.- Nuestro gremio representa al transporte escolar y al turismo. Respecto al primero, debemos decir que se trata de otro problema y lo estamos tratando con la Intendencia Municipal, pero hoy venimos en representación de los transportistas de turismo. Al tema de los costos para los vehículos nuevos se les da el mismo tratamiento que a los de líneas, con la diferencia de que estos últimos han ampliado y renovado su flota a través del sistema de "leasing". En determinado momento se habló de la posibilidad de implementar el "leasing" para las empresas de turismo, pero no sabemos por qué esta iniciativa no se aprobó. En definitiva, nos vemos sin cupos para importar vehículos nuevos, sin poder utilizar el sistema "leasing" y sin la posibilidad de trabajar. Asimismo, tenemos otro gran problema, que es el de la compra de vehículos usados a las empresas, porque en este momento podríamos adquirir unidades de 1980, 1981 y algunas de 1982 y ya estaríamos al filo de la navaja, porque de acuerdo con la ley sólo tienen dos o tres años más de trabajo. Si quisiéramos comprar ómnibus construidos entre 1982 y 1987, no podríamos hacerlo, porque en ese período no

mar

25x10

ingresaron al país. Por otra parte, como las empresas que venden coches conocen nuestras necesidades, nos ofrecen vehículos de 1987 en adelante al mismo precio que los nuevos y con una financiación que no es la que tienen ellos, porque están adquiriendo ómnibus pagando solamente la primera cuota.

Como nos encontramos ante una situación bastante dramática, queríamos ver qué posibilidades hay de reestructurar esa última parte del decreto.

SEÑORA ARISMENDI.- Independientemente de que ustedes han venido a esta Comisión para tratar el tema del turismo, me interesaría saber cuál es la normativa con respecto al transporte de escolares, porque creo que es una realidad completamente diferente. A su vez, tengo opinión sobre la seguridad que se tiene respecto a este tipo de vehículos, pero me gustaría que ustedes dieran la suya.

SEÑOR SCANI.- En materia de transporte escolar, nuestra gremial y TEU --que es otra gremial-- estamos manteniendo reuniones con la Intendencia Municipal para tratar de modificar alguna de las reglamentaciones que se habían creado, que perjudicaban al consumidor y a los propietarios de vehículos. Nos encontramos en las etapas finales, pero, debido al cambio de autoridades, muchos temas sobre los que se había discutido en esas reuniones y muchas opiniones fijadas por la Intendencia se han modificado en forma bastante importante. Incluso habíamos programado una reunión para el día jueves que, debido al paro general, seguramente se suspenderá para la semana que viene. De cualquier manera, existe una reglamentación para el transporte de escolares que tiene dos años y, aunque habría que modificar algunas cosas, se está aplicando. Hoy en día, como estamos realizando estas conversaciones y hay muchas cosas para aclarar y cambiar, la fiscalización se ha suspendido momentáneamente.

mar

[redacted] 25X1

A

SEÑOR ANDUJAR.- Deseo saber si tienen una idea --no un cálculo exacto-- acerca de qué porcentaje de las unidades que utilizan fueron adquiridas a las empresas que emplearon el sistema "leasing" del Banco de la República y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR SCANI.- Un 75% o un 80% fueron compradas a empresas que las utilizaban de acuerdo con este sistema.

SEÑOR CHIESA.- Pregunto cuál es el índice de accidentes que se producen en uno o dos años, porque esto hace a la seguridad de las unidades que están en funcionamiento.

SEÑOR SCANI.- De conversaciones mantenidas con autoridades del Banco de Seguros del Estado --que es donde nos informamos-- surge que se registran accidentes muy leves de vehículos con una antigüedad superior a diez o doce años y más graves en los modelos del año 1990 en adelante.

SEÑOR CHIESA.- Entiendo que el tema que estamos tratando se relaciona, en la mayor parte de los casos, con empresas unipersonales que realizan ese servicio conocido como "turismo de fin de semana"; también hace tiempo, cuando las empresas de transportes no tenían las unidades suficientes, contrataban estos vehículos. Según el decreto reglamentario, se le permite a la Dirección Nacional de Transportes contemplar salvedades porque establece que ésta reglamentará la utilización de unidades que hayan superado los citados límites de antigüedad para aquellos casos que puedan considerarse como secundarios o ante situaciones que revistan características excepcionales. Me parece que en esto se basa la flexibilidad de la norma, máxime teniendo en cuenta que con muy buen criterio el Ministerio de Transporte y Obras Públicas abrirá la central técnica, por lo que la unidad deberá ser revisada en su totalidad otorgándosele un certificado de aptitud para seguir funcionando. Tengo entendido que

mar

25x10

Intendencias Municipales como la de Montevideo, ante el reciclaje de determinadas unidades, efectúan una variación en el año del vehículo; quiere decir que si se recicla una unidad del año 1972 luego aparecerá como de 1982.

Pienso que podríamos cursar al señor Ministro la aspiración en el sentido de lograr una prórroga y de que sea la central técnica la que en definitiva dictamine si las unidades pueden seguir cumpliendo estos servicios. Para ello hay que tener en cuenta que ellos no son permanentes, por lo que hacen muchos kilómetros menos. Entendemos que no se les puede cortar bruscamente la posibilidad de trabajar; se encuentran cautivos en el mercado local de las unidades que están comprendidas dentro de estos mínimos, porque no pueden importar según el mismo sistema que utilizan las empresas con servicios regulares, es decir, mediante "leasing". No deseo criticar al Ministerio por no entregar los certificados de necesidad porque la problemática del transporte es otra y existe una flota ociosa, por lo que el país no puede darse el lujo de seguir importando unidades nuevas que luego no serán utilizadas, como ha sido expresado por el señor Ministro. Pienso que los técnicos deberán resolver y la central técnica definir, desde el punto de vista estrictamente técnico, si una unidad con determinada cantidad de años está en condiciones de seguir prestando estos servicios no regulares. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es quien, en definitiva, tiene la potestad de dictaminar y es el único que puede flexibilizar el sistema encontrando una solución.

SEÑOR SEGOVIA.- El planteamiento del Centro de Propietarios Transporte Escolar Turismo --CEPTET-- debe ser llevado adelante por cuanto involucra a mucha gente de poco poder adquisitivo, a cien empresas pequeñas --pero con gran representación a nivel nacional-- y se dirige al mejoramiento de los servicios y a la participación de la gente a nivel empresarial. En este sentido, todos estamos acostumbrados a escuchar protestas de los niveles empresariales mayores. Hay

mar

un par de argumentos en función de los cuales la Comisión podría tomar medidas de mayor rango. Ellos son el hecho de que se está reclamando únicamente un pequeño servicio, que es el ocasional, y no líneas generales, si bien no estoy seguro de que las empresas más grandes tengan interés en cumplir con el primero. Parecería que la gran empresa tiene interés en vender a estas empresas pequeñas el material que para ella es prácticamente desechable. Con lo que reciben de la venta de dicho material incorporan equipos nuevos, a los que este Centro no tiene acceso. No deseo hacer un panegírico de este asunto, pero personalmente siento que se trata de un reclamo que merece la atención de la Comisión, incluso por la forma del planteo. A su vez, algo que me asombró es el hecho de que el 80% de los coches que se compran se adquieren a empresas que renuevan su flota a través del sistema de "leasing", lo que significa una ventaja muy apreciable de la gran empresa frente a otras menores.

SEÑOR VIRGILI.- Sé que estas unidades de los años 80, 81 y 82 no son muy buenas porque sus carrocerías fueron puestas en Uruguay, a diferencia de lo que ha sucedido ahora, que ya las traen del exterior. Días pasados me enteré de que un señor de una empresa de ómnibus quiso saber por qué estaban tan deteriorados los coches de los años 80, 81 y 82.

Pienso que tampoco tiene sentido común que se valoren de acuerdo con los años. Por ejemplo, yo tengo un vehículo que tiene unos cuantos años y muy pocos kilómetros recorridos.

Por lo tanto, creo que es una cuestión que podemos asociar a vuestro petitorio. De todos modos, soy consciente de que simplemente se trata de conversaciones. Estoy de acuerdo en que una vez que se haya instaurado ese servicio en la ruta 5, será necesario efectuar apreciaciones relativas al valor de cada unidad. Considero que no se debe afirmar que por el hecho de que una unidad tenga 18 años ya no sirve.

mar

Lógicamente, es muy difícil tratar la casuística porque, evidentemente, el Legislador no puede ingresar en ese terreno.

Creo que sería conveniente hablar con las autoridades, más aun teniendo en cuenta que ustedes no han podido gozar de la ventaja del alquiler del vehículo, por así decirlo, aunque sé que el nombre exacto es otro. Sé que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha contraído un compromiso con aquellos a quienes les ha adjudicado ese beneficio, pero ignoro si podrá seguir comprometiéndose. La gente dice que si la empresa no paga, lógicamente se lo sacan de las cuentas corrientes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si seguimos saturando la plaza con más vehículos y se genera más capacidad ociosa, después tendrán que pagarlo todos porque, entre otras cosas, se encarecerán los asientos.

Pienso que este es un tema que lo vamos a dialogar tanto a nivel personal como de la Comisión. Estimo que debemos tener ciertas consideraciones porque ustedes son personas de trabajo, a cargo de una empresa, ya no mediana o pequeña sino más bien de tipo familiar. Eso es, precisamente, lo que tenemos que impulsar. Tenemos que ayudarla a participar en algo tan importante como es el turismo.

Por lo tanto, creo que sería conveniente que se hiciera un petitorio un poco más fuerte, pues nos han demostrado que este tema es muy importante.

SEÑOR ANDUJAR.- Si me permiten, quisiera expresar por qué pregunté qué porcentaje había de las empresas operando con el sistema "leasing". Me parece muy buena idea dicho sistema para las compras de unidades de tranaporte, pero va a sobrevivir siempre que los que compraron unidades usadas las terminen de pagar.

mar

El otro argumento que, a mi juicio, es importante --en Canelones lo hemos experimentado durante mucho tiempo-- es que ustedes transportan a personas que no pueden pagar un pasaje caro en líneas regulares. Generalmente esto funciona con el sistema de grupos que tienen bajo poder adquisitivo, lo que hace mucho más valedero el argumento que ustedes presentan.

Aclaro que no quise hacer estas precisiones antes porque pensé que lo conversaríamos entre los miembros de la Comisión, luego de que ustedes se retiraran, pero ya que todos han emitido su opinión, he querido hacer lo mismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha quedado bastante aclarado el tema. Personalmente, comparto lo que se ha expuesto porque entiendo el aspecto social que este servicio cumple, a pesar de su eventualidad y en función de la demanda.

Por lo tanto, en nombre de la Comisión, agradecemos la presencia de los representantes del Centro de Propietarios de Transporte Escolar y Turismo.

((Se retira de Sala la delegación del Centro de Propietarios de Transporte Escolar y Turismo, CEPTET).

mar